

REDAKTEUREN REAGEREN

Henk Dikker Hupkes, redaktiecoördinator Vogelvrije Fietser

De studie naar de Zuiderzeespoorlijn zal in 1986 klaar zijn. Daarvan zal afhangen of een nadere tracéstudie volgt. De spoorverbinding Groningen-Drachten-Heerenveen heeft prioriteit B in de meerjarenplannen. Hiervoor zullen in de planperiode 1985-1989 geen verplichtingen worden aangegaan.

Dit staat te lezen in de Memorie van Toelichting op de begroting van Verkeer en Waterstaat 1985. Het is dus nog steeds somber gesteld met de plannen van een snellere railverbinding Noorden-Randstad. De treinreis van Groningen of Leeuwarden naar Amsterdam (nu 2 uur en een kwartier) zou via de Zuiderzeelijn een uur sneller worden afgelegd dan met de huidige intercityverbinding. Bovendien zou deze nieuwe lijn van Groningen via Drachten, Heerenveen, Emmeloord, Lelystad en Almere naar Amsterdam nieuwe steden van een spoorverbinding voorzien. Waardoor honderdduizenden mensen de mogelijkheid wordt geboden om voor het openbaar vervoer te kiezen.

Almere en Lelystad zullen in 1987 respectievelijk 1988 door een nieuwe railverbinding worden ontsloten. Daarna ligt de aanleg stil, alsof Lelystad een kopstation is als Harlingen of Delfzijl in plaats van een der meest centrale en snelst groeiende steden van het land. Wat ligt meer voor de hand dan die lijn door te trekken naar het Noorden? De plannen daarvoor zijn al oud, de argumenten bekend en de politieke steun ervoor bestaat op papier ook al jaren. In 1979 en 1980 werden in de Tweede Kamer moties aangenomen waarin de dringende noodzaak van deze verbinding wordt onderstreept en de minister wordt gevraagd te bevorderen dat uitvoering zo spoedig mogelijk ter hand wordt genomen. Met name aan het traject Groningen-Drachten-Heerenveen zou vast begonnen moeten worden.

Maar wat gebeurde er? De minister stelde een Stuurgroep in die een studie ging verrichten. En zolang er geen eindrapport op tafel

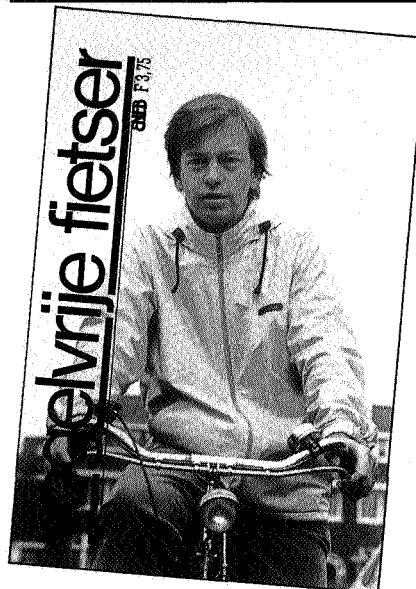
ligt, worden er geen besluiten genomen en wordt er geen meter spoorlijn aangelegd. Die 'studie' zal nu dus op zijn vroegst in 1986 klaar zijn. En 'prioriteit B' betekent: na 1990, misschien.

Het lijkt zo redelijk: laten we eerst eens de resultaten van de studie afwachten. . . Maar achter die redelijkheid verschuilt zich politieke onwil. Een deel van het traject zou immers al best aangelegd kunnen worden. De toenmalige minister Zeevalking zei het al in de Kamer: een stad met meer dan 50.000 inwoners (Drachten) zou op het railnet aangesloten moeten zijn. Het tracé Drachten-Groningen (36 km) ligt vast, daar zou binnen een paar jaar aan begonnen kunnen worden. Desnoods in het kader van het stimuleringsbeleid voor het noorden des lands.

Het kost wel geld natuurlijk, maar dat kost de aanleg van autowegen ook; voor 1985 wordt voor dat doel een half miljard gulden uitgetrokken (weer 32 miljoen meer dan vorig jaar). We moeten dan ook eens kijken naar de achterstandsituatie die het spoor is opgedrongen. In de periode 1970-1980 werd de lengte van het autosnelwegennet verdubbeld tot ruim 1700 km; in totaal lag eind jaren zeventig buiten de bebouwde kom 52.500 km aan wegen. In diezelfde periode kon de NS 26 km (!) aan het reizigersnet toevoegen. Minister Smit van Verkeer en Waterstaat, maakt zich grote zorgen over de rentabiliteit van deze en andere openbaarvervoerslijnen. Maar wat heet rendabel? Zijn al die nieuwe meerbaanswegen wel rendabel? Ook buiten de spits? De schade aan landschap en milieu valt moeilijk te becijferen; daar wordt ook geen studie naar verricht.

Langzaam verkeer (lopen, fietsen) kan in combinatie met goed openbaar vervoer een 'rendabel' alternatief betekenen voor massaal automobilisme. Gebleken is dat mensen die kort geleden naar een andere streek verhuisden veel meer reizen dan anderen. Vast staat ook dat reistijdwinst een belangrijke faktor is bij de keuze van het vervoermiddel.

Zuiderzeespoorlijn



De regering zou die duizenden PTT'ers die naar Groningen komen dus zeer terwille kunnen zijn door de Zuiderzeespoorlijn met spoed aan te leggen. Het zou een geweldig werkgelegenheidsproject zijn. Het zou een einde maken aan de kwetsbaarheid en de zware belasting van de huidige lijn via Mepel, Zwolle, Amersfoort. Het zou een betere verbinding kunnen betekenen tussen Randstad en Noordwest-Duitsland. Het zou de afstand tussen het hoge noorden en het volle westen kunnen verkleinen. Ten bate van beide.